

Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10PDOR	ORGANISMO REGULADOR DE TRANSPORTE
------------------------------	--------	-----------------------------------

Planeación Estratégica Marco

Misión	Garantizar la planeación, ordenamiento, optimización, operación, supervisión, administración y establecimiento de parámetros de actuación para implementar acciones encaminadas a la conservación y desarrollo de corredores y centros de transferencia modal a través del monitoreo integral mediante GPS de unidades de transporte público colectivo concesionado y la liberación del derecho de vía del sistema de transporte público Cablebús, con el fin de que los usuarios cuenten con un servicio eficaz puntual y seguro que los traslade a su destino en el menor tiempo posible atendiendo los valores como son el compromiso, transparencia actitud de servicio y responsabilidad permitiendo a los usuarios una intermodalidad accesible incluyente eficiente y segura.
Visión	Ser el órgano regulador del transporte que genere condiciones óptimas de movilidad en la Ciudad de México y logre posicionarla como una ciudad con movilidad eficiente a través de políticas orientadas a la accesibilidad universal, seguridad y protección civil, ordenando de manera eficiente la operación del transporte en los Centros de Transferencia Modal y a los concesionarios del transporte en la modalidad de corredores, generando un servicio de calidad así como una mejor movilidad en beneficio de los usuarios del sistema integrado del transporte.
Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km ² y cuenta con una población que asciende a 9,209,244 habitantes. Al formar parte de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) existe una gran movilidad, siendo que el 44% de los viajes se realizan en transporte público, además 32% son a pie, es decir, entre ambos modos se efectúan tres de cuatro viajes en la Ciudad, mientras que en menor número se hacen en automóviles y que corresponde al 19% de los viajes en la ZMVM y 21% de los viajes que tienen origen en la CDMX. Asimismo, la infraestructura peatonal y para transportes no motorizados está desconectada y es de baja calidad. En la ZMVM se realiza una gran cantidad de desplazamientos de larga distancia de la periferia al centro que genera una alta demanda de transporte público que provoca el colapso de la capacidad de vías y la saturación de los modos de transporte colectivo. Por otra parte, existe una fragmentación en los servicios de movilidad, es decir, la infraestructura de un servicio y otro, se encuentran altamente desconectados, aunado a que gran parte del parque vehicular es obsoleto o presenta fallas que le impiden brindar un servicio óptimo. Sin embargo, el problema central para el sector de movilidad es el alto grado de desigualdad en el acceso a servicios de movilidad de calidad. A pesar de los recientes avances en el impulso de la movilidad sustentable en la Ciudad, los problemas estructurales de los sistemas de movilidad limitan el acceso de la población a condiciones adecuadas de viaje, es decir, a servicios de movilidad de calidad, que sean rápidos, seguros y poco contaminantes. Estos problemas estructurales del sistema de movilidad de la Ciudad de México se pueden resumir en tres aspectos fundamentales: a) alto grado de fragmentación institucional y operacional de los sistemas de movilidad; b) ineficiencias de los sistemas de transporte público, privado y de carga; y c) deterioro de la infraestructura de los distintos sistemas de movilidad. En este orden de ideas la Secretaría Movilidad, el FONACIPE, el FIFINTRA, el Servicio de Transporte Colectivo, el Metrobús, la Red de Transporte de Pasajeros, el Servicio de Transportes Eléctricos y el Organismo Regulador de Transporte son los entes en el sector de movilidad que están facultados para dar atención a aquellas áreas que presentan mayores retos en esta materia con el fin último que es ofrecer a la población en particular de los grupos vulnerables y de menores ingresos, servicios de movilidad y desplazamiento asequibles, seguros y rápidos, contribuyendo a la reducción de niveles de contaminación y de congestión vial en la Ciudad de México.
Objetivo Estratégico	Generar condiciones óptimas de movilidad con accesibilidad universal, seguridad y protección civil, ordenando de manera eficiente en los centros de transferencia modal Cablebús y a los concesionarios del transporte, generando un servicio de calidad. Integrar y tener actualizado el padrón de permisionarios y concesionarios que hacen uso de las instalaciones de los centros de transferencia modal, a través del otorgamiento de autorizaciones a las organizaciones o empresas de servicio de transporte público de pasajeros. Autorizar la creación de corredores de transporte mediante estudios de investigación de factibilidad y movilidad. Ordenar en su totalidad la infraestructura de los corredores de transporte mediante un servicio moderno que se mantenga en óptimas condiciones y que permita una movilidad eficiente. Crear un sistema de teleféricos conectado a redes de transporte masivo que atenderá zonas de bajos ingresos ubicadas en serranías de difícil acceso y con barreras urbanas a su alrededor.

Programa Presupuestario y su Alineación

Programa Presupuestario	G005		REGULACIÓN DE CORREDORES DE TRANSPORTE PÚBLICO Y CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL								
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad								
	SUB EJE	1	Integrar								
	SUBSUB EJE	2	Expansión de la cobertura de redes de transporte masivo								
Finalidad	3	Desarrollo Económico	Función	5	Transporte	Subfunción	6	Otros Relacionados Con Transporte	Actividad Institucional	195	Planeación, regulación y verificación de corredores de transporte y centros de transferencia modal
Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	11	Ciudades y comunidades sostenibles	Metas del Objetivo del Desarrollo Sostenible	11.2	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad						

Planeación Operativa

Problema Definido	Los usuarios de unidades del transporte público concesionado de la Ciudad de México padecen servicios de traslados ineficientes.
Objetivo del programa presupuestario	Los usuarios de unidades del transporte público concesionado de la Ciudad de México disfrutan de traslados eficientes.
Población Objetivo o de Enfoque	Los habitantes de la Ciudad de México y de la Zona Metropolitana del Valle de México, que son aproximadamente 19,239,000.
Objetivos Operativos	1. Promover una mejor operación del servicio de transporte de pasajeros público concesionado a través de mecanismos de supervisión y atención más efectivos. 2. Atender de manera inmediata y permanente las situaciones en materia de movilidad en los corredores de transporte.
Valor Público Generado	Los usuarios del transporte público concesionado de la Ciudad de México cuentan con un servicio de movilidad seguro, eficiente y asequible.



Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto		10PDOR		ORGANISMO REGULADOR DE TRANSPORTE	
Plan de Acción del Programa Presupuestario					
Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación	
100%	Índice que mide la operación de corredores de transporte, la operación de video vigilancia en rutas, el uso de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada en transporte concesionado y la Red de Recarga Externa de la CMDX, así como atención a los Centros de Transferencia Modal en sus necesidades de seguridad, accesibilidad y/o servicios incluyentes.	((Mantenimiento preventivo y correctivo realizado/ Mantenimiento preventivo y correctivo programado)* 16%) + ((Servicio de conservación, mantenimiento y limpieza para correcto funcionamiento, imagen y salubridad realizado/ Servicio de conservación, mantenimiento y limpieza para correcto funcionamiento, imagen y salubridad programado)* 14%) + ((Mantenimiento a 4,000 kits de video vigilancia, GPS de las unidades de transporte público y a la plataforma de monitoreo realizado/ Mantenimiento a 4,000 kits de video vigilancia, GPS de las unidades de transporte público y a la plataforma de monitoreo programado)* 14%) + ((Mantenimiento a 330 Validadores del proyecto de Integración del STC a la TUMI y del Sistema Central realizado/ Mantenimiento a 330 validadores del proyecto de Integración del STC a la TUMI y del Sistema Central programado)* 14%) + ((Instalación y mantenimiento de elementos viales, señalética, planos topográficos, fotogrametría y accesibilidad para la seguridad vial y de los usuarios realizado/ Instalación y mantenimiento de elementos viales, señalética, planos topográficos, fotogrametría y accesibilidad para la seguridad vial y de los usuarios programado)* 14%) + ((Servicio para la implementación de control de accesos vehiculares realizado/ Servicio para la implementación de control de accesos vehiculares programado)* 14%) + ((Mantenimiento a infraestructura, equipamiento y señalética para estaciones, bases, carriles confinados y de contraflujo realizado/ Mantenimiento a infraestructura, equipamiento y señalética para estaciones, bases, carriles confinados y de contraflujo programado)* 14%)	Índice	Información disponible en: https://www.ort.cdmx.gob.mx/transparencia	
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 3er Trimestre	
25%		45%		60%	
Meta Programada al 4to Trimestre		100%			
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental		
Al año 2024, opera óptimamente el servicio de video vigilancia y GPS y el servicio para realizar las recargas de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada (TUMI). Se incrementa el nivel de servicio para los usuarios del transporte concesionado en la modalidad de corredores, a través de la mejora en la infraestructura, equipamiento auxiliar y el pago del servicio de transporte, y existen condiciones óptimas de funcionalidad los Centros de Transferencia Modal.			Al año 2024, los usuarios del transporte público concesionado de la Ciudad de México cuentan con un servicio de movilidad seguro, eficiente y accesible, con mayores opciones de debitación y recarga de la Tarjeta Única de Movilidad Integrada.		
Número de Acciones a Desarrollar			7 Acciones		
Acción 1			Responsable(s)		
Mantenimiento preventivo y correctivo a instalaciones de los Cetram.			Nombre (s)	ING. PAVEL LÓPEZ MEDINA	
			Cargo	DIRECTOR EJECUTIVO, DE LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL	
Acción 2			Responsable(s)		
Servicio de conservación, mantenimiento y limpieza a las instalaciones para correcto funcionamiento, imagen y salubridad en los Cetram.			Nombre (s)	ING. PAVEL LÓPEZ MEDINA	
			Cargo	DIRECTOR EJECUTIVO DE LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL	
Acción 3			Responsable(s)		
Mantenimiento a 4,000 kits de video vigilancia, GPS de las unidades de transporte público y a la plataforma de monitoreo del ORT.			Nombre (s)	FRANCISCO JAVIER LÓPEZ ALCÁNTARA	
			Cargo	COORDINADOR DE DESARROLLO TECNOLÓGICO	
Acción 4			Responsable(s)		
Mantenimiento a 330 validadores del proyecto de Integración del Servicio de Transporte Concesionado a la Tarjeta Única de Movilidad Integrada y del Sistema Central.			Nombre (s)	RICARDO SÁNCHEZ LANG	
			Cargo	DIRECTOR EJECUTIVO DE SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE	
Acción 5			Responsable(s)		
Instalación y mantenimiento de elementos viales, señalética, planos topográficos, fotogrametría y accesibilidad para la seguridad vial y de los usuarios.			Nombre (s)	ING. PAVEL LÓPEZ MEDINA	
			Cargo	DIRECTOR EJECUTIVO, DE LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL	



GOBIERNO DE LA
CIUDAD DE MÉXICO

SECRETARÍA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS
SUBSECRETARÍA DE EGRESOS



PbR

Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10PDOR	ORGANISMO REGULADOR DE TRANSPORTE	
Acción 6		Responsable(s)	
Servicio para la implementación de control de accesos vehiculares a los Cetram.		Nombre (s)	ING. PAVEL LÓPEZ MEDINA
		Cargo	DIRECTOR EJECUTIVO DE LOS CENTROS DE TRANSFERENCIA MODAL
Acción 7		Responsable(s)	
Mantenimiento a infraestructura, equipamiento y señalética para estaciones, bases de servicio, carriles confinados y de contraflujo.		Nombre (s)	LIC. HERIBERTO ALEJANDRO SALGADO TERRES
		Cargo	DIRECTOR DE REGULACIÓN DE OPERACIÓN DE CORREDORES DE TRANSPORTE

ELABORÓ

C.P. KARLA ERICA RAMÍREZ NERI

DIRECTORA EJECUTIVA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS EN EL ORGANISMO
REGULADOR DE TRANSPORTE

AUTORIZÓ

ING. PAVEL LÓPEZ MEDINA

ENCARGADO DEL DESPACHO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL ORGANISMO
REGULADOR DE TRANSPORTE



Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	TOPDOR	ORGANISMO REGULADOR DE TRANSPORTE
------------------------------	--------	-----------------------------------

Planeación Estratégica Marco	
Misión	Garantizar la planeación, ordenamiento, optimización, operación, supervisión, administración y establecimiento de parámetros de actuación para implementar acciones encaminadas a la conservación y desarrollo de corredores y centros de transferencia modal a través del monitoreo integral mediante GPS de unidades de transporte público colectivo concesionado y la liberación del derecho de vía del sistema de transporte público Cablebús, con el fin de que los usuarios cuenten con un servicio eficaz puntual y seguro que los traslade a su destino en el menor tiempo posible atendiendo los valores como son el compromiso, transparencia actitud de servicio y responsabilidad permitiendo a los usuarios una intermodalidad accesible incluyente eficiente y segura.
Visión	Ser el órgano regulador del transporte que genere condiciones óptimas de movilidad en la Ciudad de México y logre posicionarla como una ciudad con movilidad eficiente a través de políticas orientadas a la accesibilidad universal, seguridad y protección civil, ordenando de manera eficiente la operación del transporte en los Centros de Transferencia Modal y a los concesionarios del transporte en la modalidad de corredores, generando un servicio de calidad así como una mejor movilidad en beneficio de los usuarios del sistema integrado del transporte.
Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km2 y cuenta con una población que asciende a 9,209,244 habitantes. Al formar parte de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) existe una gran movilidad, siendo que el 44% de los viajes se realizan en transporte público, además 32% son a pie, es decir, entre ambos modos se efectúan tres de cuatro viajes en la Ciudad, mientras que en menor número se hacen en automóviles y que corresponde al 19% de los viajes en la ZMVM y 21% de los viajes que tienen origen en la CDMX. Asimismo, la infraestructura peatonal y para transportes no motorizados está desconectada y es de baja calidad. En la ZMVM se realiza una gran cantidad de desplazamientos de larga distancia de la periferia al centro que genera una alta demanda de transporte público que provoca el colapso de la capacidad de vías y la saturación de los modos de desplazamientos de transporte colectivo. Por otra parte, existe una fragmentación en los servicios de movilidad, es decir, la infraestructura de un servicio y otro, se encuentran altamente desconectados, aunado a que gran parte del parque vehicular es obsoleto o presenta fallas que le impiden brindar un servicio óptimo. Sin embargo, el problema central para el sector de movilidad es el alto grado de desigualdad en el acceso a servicios de movilidad de calidad. A pesar de los recientes avances en el impulso de la movilidad sustentable en la Ciudad, los problemas estructurales de los sistemas de movilidad limitan el acceso de la población a condiciones adecuadas de resumir en tres aspectos fundamentales: a) alto grado de fragmentación institucional y operacional de los sistemas de movilidad; b) ineficiencias de los sistemas de transporte público, privado y de carga; y c) deterioro de la infraestructura de los distintos sistemas de movilidad. En este orden de ideas la Secretaría Movilidad, el FONACIPE, el FIFINTRA, el Servicio de Transporte Colectivo, el Metrobús, la Red de Transporte de Pasajeros, el Servicio de Transportes Eléctricos y el Organismo Regulador de Transporte son los entes en el sector de movilidad que están facultados para dar atención a aquellas áreas que presentan mayores retos en esta materia con el fin último que es ofrecer a la población en particular de los grupos vulnerables y de menores ingresos, servicios de movilidad y desplazamiento asequibles, seguros y rápidos, contribuyendo a la reducción de niveles de contaminación y de congestión vial en la Ciudad de México.
Objetivo Estratégico	Generar condiciones óptimas de movilidad con accesibilidad universal, seguridad y protección civil, ordenando de manera eficiente en los centros de transferencia modal Cablebús y a los concesionarios del transporte, generando un servicio de calidad. Integrar y tener actualizado el padrón de permisionarios y concesionarios que hacen uso de las instalaciones de los centros de transferencia modal, a través del otorgamiento de autorizaciones a las organizaciones o empresas de servicio de transporte público de pasajeros. Autorizar la creación de corredores de transporte mediante estudios de investigación de factibilidad y movilidad. Ordenar en su totalidad la infraestructura de los corredores de transporte mediante un servicio moderno que se mantenga en difícil acceso y con barreras urbanas a su alrededor.

Programa Presupuestario y su Alineación											
Programa Presupuestario		M001		ACTIVIDADES DE APOYO ADMINISTRATIVO							
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024		EJE	3	Más y Mejor Movilidad							
		SUB EJE	1	Integrar							
		SUBSUB EJE	2	Expansión de la cobertura de redes de transporte masivo							
Finalidad	3	Desarrollo Económico	Función	5	Transporte	Subfunción	6	Otros Relacionados Con Transporte	Actividad Institucional	313	Acciones para mejorar la eficiencia institucional
Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	11	Ciudades y comunidades sostenibles	Metas del Objetivo del Desarrollo Sostenible	11.2	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad						

Planeación Operativa	
Problema Definido	Deficiente programación para los gastos administrativos necesarios para la operación del Organismo Regulador de Transporte de la Ciudad de México.
Objetivo del programa presupuestario	Eficiente programación para los gastos administrativos necesarios para la operación del Organismo Regulador de Transporte de la Ciudad de México.
Población Objetivo o de Enfoque	Áreas administrativas y operativas del Ente Público de la Ciudad de México (Direcciones Generales, Direcciones Ejecutivas, Direcciones de área, Coordinaciones y Gerencias).
Objetivos Operativos	1. Programar y presupuestar el recurso suficiente para cubrir los gastos de operación. 2. Dotar de los recursos materiales, tecnológicos e infraestructura adecuada para el desempeño de sus actividades.

CIUDAD INNOVADORA Y DE DERECHOS



Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10PDOR	ORGANISMO REGULADOR DE TRANSPORTE
Valor Público Generado	El Organismo Regulador de Transporte cuenta con los recursos necesarios para el buen desarrollo de sus funciones.	

Plan de Acción del Programa Presupuestario				
Meta Física Projectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
100%	Índice que mide el avance en la adquisición de materiales, insumos y suministros requeridos para el desempeño de las actividades administrativas y del pago de servicios generales, servicios profesionales, conservación y mantenimiento del inmueble, así como servicios de difusión.	((Total adquisiciones de materiales, insumos y suministros realizados/ Total adquisiciones de materiales, insumos y suministros programados) * 0.5) + (Pago de servicios generales, profesionales, conservación y mantenimiento del inmueble y de difusión realizados/ Pago de servicios generales, profesionales, conservación y mantenimiento del inmueble, y de difusión programados) * 0.5))	Índice	Información disponible en: https://www.ort.cdmx.gob.mx/transparencia https://aplicaciones.finanzas.cdmx.gob.mx/paaaps/public/login https://tics.finanzas.cdmx.gob.mx/requisiciones/public/login
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 3er Trimestre
10%		40%		70%
Meta Programada al 4to Trimestre		Meta Programada al 4to Trimestre		
100%		100%		
Meta Projectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
Proseguir con una programación y presupuestación adecuada para la correcta operación del Organismo Regulador de Transporte.			El Organismo Regulador de Transporte continúa con el desempeño de sus funciones de manera adecuada.	
Número de Acciones a Desarrollar			2 Acciones	
Acción 1			Responsable(s)	
Adquisición de materiales, insumos y suministros requeridos para el desempeño de las actividades administrativas.			Nombre (s)	Karla Erica Ramírez Neri
			Cargo	Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas en el Organismo Regulador de Transporte
Acción 2			Responsable(s)	
Pago de servicios generales, servicios profesionales, conservación y mantenimiento del inmueble, así como servicios de difusión.			Nombre (s)	Karla Erica Ramírez Neri
			Cargo	Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas en el Organismo Regulador de Transporte

ELABORÓ

C.P. KARLA ERICA RAMÍREZ NERI
DIRECTORA EJECUTIVA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS EN EL ORGANISMO REGULADOR DE TRANSPORTE

AUTORIZÓ

ING. PAVEL LÓPEZ MEDINA
ENCARGADO DEL DESPACHO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL ORGANISMO REGULADOR DE TRANSPORTE



Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10PDOR	ORGANISMO REGULADOR DE TRANSPORTE
------------------------------	--------	-----------------------------------

Planeación Estratégica Marco

Misión	Garantizar la planeación, ordenamiento, optimización, operación, supervisión, administración y establecimiento de parámetros de actuación para implementar acciones encaminadas a la conservación y desarrollo de corredores y centros de transferencia modal a través del monitoreo integral mediante GPS de unidades de transporte público colectivo concesionado y la liberación del derecho de vía del sistema de transporte público Cablebús, con el fin de que los usuarios cuenten con un servicio eficaz puntual y seguro que los traslade a su destino en el menor tiempo posible atendiendo los valores como son el compromiso, transparencia actitud de servicio y responsabilidad permitiendo a los usuarios una intermodalidad accesible incluyente eficiente y segura.
Visión	Ser el órgano regulador del transporte que genere condiciones óptimas de movilidad en la Ciudad de México y logre posicionarla como una ciudad con movilidad eficiente a través de políticas orientadas a la accesibilidad universal, seguridad y protección civil, ordenando de manera eficiente la operación del transporte en los Centros de Transferencia Modal y a los concesionarios del transporte en la modalidad de corredores, generando un servicio de calidad así como una mejor movilidad en beneficio de los usuarios del sistema integrado del transporte.
Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km ² y cuenta con una población que asciende a 9,209,244 habitantes. Al formar parte de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) existe una gran movilidad, siendo que el 44% de los viajes se realizan en transporte público, además 32% son a pie, es decir, entre ambos modos se efectúan tres de cuatro viajes en la Ciudad, mientras que en menor número se hacen en automóviles y que corresponde al 19% de los viajes en la ZMVM y 21% de los viajes que tienen origen en la CDMX. Asimismo, la infraestructura peatonal y para transportes no motorizados está desconectada y es de baja calidad. En la ZMVM se realiza una gran cantidad de desplazamientos de larga distancia de la periferia al centro que genera una alta demanda de transporte público que provoca el colapso de la capacidad de vías y la saturación de los modos de transporte colectivo. Por otra parte, existe una fragmentación en los servicios de movilidad, es decir, la infraestructura de un servicio y otro, se encuentran altamente desconectados, aunado a que gran parte del parque vehicular es obsoleto o presenta fallas que le impiden brindar un servicio óptimo. Sin embargo, el problema central para el sector de movilidad es el alto grado de desigualdad en el acceso a servicios de movilidad de calidad. A pesar de los recientes avances en el impulso de la movilidad sustentable en la Ciudad, los problemas estructurales de los sistemas de movilidad limitan el acceso de la población a condiciones adecuadas de viaje, es decir, a servicios de movilidad de calidad, que sean rápidos, seguros y poco contaminantes. Estos problemas estructurales del sistema de movilidad de la Ciudad de México se pueden resumir en tres aspectos fundamentales: a) alto grado de fragmentación institucional y operacional de los sistemas de movilidad; b) ineficiencias de los sistemas de transporte público, privado y de carga; y c) deterioro de la infraestructura de los distintos sistemas de movilidad. En este orden de ideas la Secretaría Movilidad, el FONACIPE, el FIFINTRA, el Servicio de Transporte Colectivo, el Metrobús, la Red de Transporte de Pasajeros, el Servicio de Transportes Eléctricos y el Organismo Regulador de Transporte son los entes en el sector de movilidad que están facultados para dar atención a aquellas áreas que presentan mayores retos en esta materia con el fin último que es ofrecer a la población en particular de los grupos vulnerables y de menores ingresos, servicios de movilidad y desplazamiento asequibles, seguros y rápidos, contribuyendo a la reducción de niveles de contaminación y de congestión vial en la Ciudad de México.
Objetivo Estratégico	Generar condiciones óptimas de movilidad con accesibilidad universal, seguridad y protección civil, ordenando de manera eficiente en los centros de transferencia modal Cablebús y a los concesionarios del transporte, generando un servicio de calidad. Integrar y tener actualizado el padrón de permisionarios y concesionarios que hacen uso de las instalaciones de los centros de transferencia modal, a través del otorgamiento de autorizaciones a las organizaciones o empresas de servicio de transporte público de pasajeros. Autorizar la creación de corredores de transporte mediante estudios de investigación de factibilidad y movilidad. Ordenar en su totalidad la infraestructura de los corredores de transporte mediante un servicio moderno que se mantenga en óptimas condiciones y que permita una movilidad eficiente. Crear un sistema de teleféricos conectado a redes de transporte masivo que atenderá zonas de bajos ingresos ubicadas en serranías de difícil acceso y con barreras urbanas a su alrededor.

Programa Presupuestario y su Alineación

Programa Presupuestario	M002		PROVISIONES PARA CONTINGENCIAS								
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024	EJE	3	Más y Mejor Movilidad								
	SUB EJE	1	Integrar								
	SUBSUB EJE	2	Expansión de la cobertura de redes de transporte masivo								
Finalidad	3	Desarrollo Económico	Función	5	Transporte	Subfunción	6	Otros Relacionados Con Transporte	Actividad Institucional	298	Eventos fortuitos administrativos
Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	11	Ciudades y comunidades sostenibles	Metas del Objetivo del Desarrollo Sostenible	11.2	De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad						

Planeación Operativa

Problema Definido	Insuficientes recursos para el pago de los laudos laborales.
Objetivo del programa presupuestario	Suficiente recursos para el pago de los laudos laborales.
Población Objetivo o de Enfoque	El Organismo Regulador de Transporte de la Ciudad de México.
Objetivos Operativos	Programar y presupuestar el recurso suficiente para cubrir los gastos de laudos.

Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10PDOR	ORGANISMO REGULADOR DE TRANSPORTE
Valor Público Generado	El Organismo Regulador de Transporte cuenta con los recursos necesarios para cubrir con las obligaciones judiciales sin riesgos para su operación.	

Plan de Acción del Programa Presupuestario				
Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
100%	Porcentaje que mide el avance del cumplimiento del pago de laudos.	(Total de laudos pagados/Total de laudos emitidos por la Junta de Conciliación y Arbitraje) * 100	Porcentaje	Información disponible en: https://www.ort.cdmx.gob.mx/transparencia
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 4to Trimestre
25%		50%		100%
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
Continuar con una presupuestación adecuada que permita cumplir con el pago de las obligaciones judiciales.			El Organismo Regulador de Transporte tiene las previsiones presupuestarias necesarias para el cumplimiento de las obligaciones judiciales que se presenten.	
Número de Acciones a Desarrollar			1 Acción	
Acción 1			Responsable(s)	
Entrega de apoyos compensatorios por situaciones emergentes que vulneren a los trabajadores del Organismo Regulador de Transporte.			Nombre (s)	C.P. Karla Erica Ramírez Neri
			Cargo	Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas

ELABORÓ

 C.P. KARLA ERICA RAMÍREZ NERI
 DIRECTORA EJECUTIVA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS EN EL ORGANISMO REGULADOR DE TRANSPORTE

AUTORIZÓ

 ING. PAVEL LÓPEZ MEDINA
 ENCARGADO DEL DESPACHO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL ORGANISMO REGULADOR DE TRANSPORTE



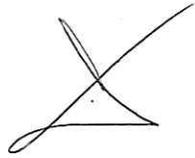
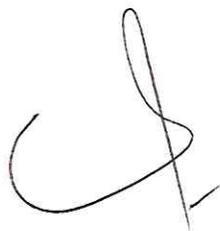
Programación BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10PDOR	ORGANISMO REGULADOR DE TRANSPORTE
------------------------------	--------	-----------------------------------

Planeación Estratégica Marco	
Misión	Garantizar la planeación, ordenamiento, optimización, operación, supervisión, administración y establecimiento de parámetros de actuación para implementar acciones encaminadas a la conservación y desarrollo de corredores y centros de transferencia modal a través del monitoreo integral mediante GPS de unidades de transporte público colectivo concesionado y la liberación del derecho de vía del sistema de transporte público Cablebús, con el fin de que los usuarios cuenten con un servicio eficaz puntual y seguro que los traslade a su destino en el menor tiempo posible atendiendo los valores como son el compromiso, transparencia actitud de servicio y responsabilidad permitiendo a los usuarios una intermodalidad accesible incluyente eficiente y segura.
Visión	Ser el órgano regulador del transporte que genere condiciones óptimas de movilidad en la Ciudad de México y logre posicionarla como una ciudad con movilidad eficiente a través de políticas orientadas a la accesibilidad universal, seguridad y protección civil, ordenando de manera eficiente la operación del transporte en los Centros de Transferencia Modal y a los concesionarios del transporte en la modalidad de corredores, generando un servicio de calidad así como una mejor movilidad en beneficio de los usuarios del sistema integrado del transporte.
Diagnóstico General	La Ciudad de México tiene una extensión territorial de 1,494.3 km ² y cuenta con una población que asciende a 9,209,244 habitantes. Al formar parte de la Zona Metropolitana del Valle de México (ZMVM) existe una gran movilidad, siendo que el 44% de los viajes se realizan en transporte público, además 32% son a pie, es decir, entre ambos modos se efectúan tres de cuatro viajes en la Ciudad, mientras que en menor número se hacen en automóviles y que corresponde al 19% de los viajes en la ZMVM y 21% de los viajes que tienen origen en la CDMX. Asimismo, la infraestructura peatonal y para transportes no motorizados está desconectada y es de baja calidad. En la ZMVM se realiza una gran cantidad de desplazamientos de larga distancia de la periferia al centro que genera una alta demanda de transporte público que provoca el colapso de la capacidad de vías y la saturación de los modos de transporte colectivo. Por otra parte, existe una fragmentación en los servicios de movilidad, es decir, la infraestructura de un servicio y otro, se encuentran altamente desconectados, aunado a que gran parte del parque vehicular es obsoleto o presenta fallas que le impiden brindar un servicio óptimo. Sin embargo, el problema central para el sector de movilidad es el alto grado de desigualdad en el acceso a servicios de movilidad de calidad. A pesar de los recientes avances en el impulso de la movilidad sustentable en la Ciudad, los problemas estructurales de los sistemas de movilidad limitan el acceso de la población a condiciones adecuadas de viaje, es decir, a servicios de movilidad de calidad, que sean rápidos, seguros y poco contaminantes. Estos problemas estructurales del sistema de movilidad de la Ciudad de México se pueden resumir en tres aspectos fundamentales: a) alto grado de fragmentación institucional y operacional de los sistemas de movilidad; b) ineficiencias de los sistemas de transporte público, privado y de carga; y c) deterioro de la infraestructura de los distintos sistemas de movilidad. En este orden de ideas la Secretaría Movilidad, el FONACIPE, el FIFINTRA, el Servicio de Transporte Colectivo, el Metrobús, la Red de Transporte de Pasajeros, el Servicio de Transportes Eléctricos y el Organismo Regulador de Transporte son los entes en el sector de movilidad que están facultados para dar atención a aquellas áreas que presentan mayores retos en esta materia con el fin último que es ofrecer a la población en particular de los grupos vulnerables y de menores ingresos, servicios de movilidad y desplazamiento asequibles, seguros y rápidos, contribuyendo a la reducción de niveles de contaminación y de congestión vial en la Ciudad de México.
Objetivo Estratégico	Generar condiciones óptimas de movilidad con accesibilidad universal, seguridad y protección civil, ordenando de manera eficiente en los centros de transferencia modal Cablebús y a los concesionarios del transporte, generando un servicio de calidad. Integrar y tener actualizado el padrón de permisionarios y concesionarios que hacen uso de las instalaciones de los centros de transferencia modal, a través del otorgamiento de autorizaciones a las organizaciones o empresas de servicio de transporte público de pasajeros. Autorizar la creación de corredores de transporte mediante estudios de investigación de factibilidad y movilidad. Ordenar en su totalidad la infraestructura de los corredores de transporte mediante un servicio moderno que se mantenga en óptimas condiciones y que permita una movilidad eficiente. Crear un sistema de teleféricos conectado a redes de transporte masivo que atenderá zonas de bajos ingresos ubicadas en serranías de difícil acceso y con barreras urbanas a su alrededor.

Programa Presupuestario y su Alineación											
Programa Presupuestario		N001		CUMPLIMIENTO DE LOS PROGRAMAS DE PROTECCIÓN CIVIL							
Alineación al Programa de Gobierno 2019- 2024	EJE	5	Cero Agresión y Más Seguridad								
	SUB EJE	3	Protección civil								
	SUBSUB EJE	3	Evitar nuevos riesgos								
Finalidad	1	Gobierno	Función	7	Asuntos De Orden Público Y De Seguridad Interior	Subfunción	2	Protección Civil	Actividad Institucional	002	Gestión integral de riesgos en materia de protección civil
Alineación al Objetivo del Desarrollo Sostenible	11	Ciudades y comunidades sostenibles	Metas del Objetivo del Desarrollo Sostenible	11.5	De aquí a 2030, reducir significativamente el número de muertes causadas por los desastres, incluidos los relacionados con el agua, y de personas afectadas por ellos, y reducir considerablemente las pérdidas económicas directas provocadas por los desastres en comparación con el producto interno bruto mundial, haciendo especial hincapié en la protección de los pobres y las personas en situaciones de vulnerabilidad						

Planeación Operativa	
Problema Definido	Insuficientes protocolos de prevención en materia de protección civil a las personas servidoras públicas del Organismo Regulador de Transporte.
Objetivo del programa presupuestario	Suficientes protocolos de prevención en materia de protección civil a las personas servidoras públicas del Organismo Regulador de Transporte.
Población Objetivo o de Enfoque	Personas servidoras públicas y población flotante que ocupan las instalaciones del Organismo Regulador de Transporte.
Objetivos Operativos	Capacitar las brigadas del Organismo Regulador de Transporte. Renovar los vestuarios e insumos que ocupan las brigadas del Organismo Regulador de Transporte.




Programación
BASE 2023

Unidad Responsable del Gasto	10PDOR	ORGANISMO REGULADOR DE TRANSPORTE
Valor Público Generado	Personal del ORT, cuentan con las medidas de seguridad, protección y atención oportuna que garantiza su integridad física en las instalaciones del Organismo Regulador de Transporte ante cualquier siniestro.	

Plan de Acción del Programa Presupuestario				
Meta Física Proyectada	Definición de la Meta	Indicador de la Meta	Unidad de Medida	Medios de Verificación
100%	Porcentaje de avance de cumplimiento de las actividades en materia de Protección Civil realizadas en el Organismo Regulador de Transporte.	(Total acciones realizadas en materia de protección civil/Total de acciones programadas en materia de protección civil) * 100.	Porcentaje	Información disponible en: https://www.ort.cdmx.gob.mx/transparencia
Meta Programada al 1er Trimestre		Meta Programada al 2do Trimestre		Meta Programada al 4to Trimestre
0%		30%		100%
Meta Proyectada a Mediano y Largo Plazo			Valor Público previsto a mediano y largo plazo producto de la intervención gubernamental	
Al cierre del 2024, derivado de la atención y seguimiento que se llevó a cabo en las actividades en materia de protección civil, se espera tener un aumento en las acciones de un 10% con respecto a lo realizado en el 2023.			El personal y población en general que se encuentra dentro del Organismo Regulador de Transporte cuenta con instalaciones seguras y preparadas ante cualquier emergencia y/o siniestro.	
Número de Acciones a Desarrollar			1 Acción	
Acción 1			Responsable(s)	
Implementar señalética, realizar simulacros, instalar Comité Interno de Protección Civil, capacitar y equipar en materia de protección civil.			Nombre (s)	Karla Erica Ramírez Neri
			Cargo	Directora Ejecutiva de Administración y Finanzas en el Organismo Regulador de Transporte

ELABORÓ

C.P. KARLA ERICA RAMÍREZ NERI

DIRECTORA EJECUTIVA DE ADMINISTRACIÓN Y FINANZAS EN EL ORGANISMO

AUTORIZÓ

ING. PAVEL LÓPEZ MEDINA

ENCARGADO DEL DESPACHO DE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL ORGANISMO